



## Beschreibung

Die Erfindung betrifft allgemein das Gebiet von Gepäckstücken, insbesondere Gepäcktaschen. Speziell geht es um einen Gepäckkoffer, der derart bemessen und aufgebaut ist, daß er von Hand getragen werden kann. Die Erfindung betrifft speziell eine tragbare Gepäcktasche, die an den Ecken der Tasche ein Paar Räder eingebaut hat, sowie einen ausfahrbaren Handgriff besitzt, der wahlweise in eine verstauta Position, eine Tragstellung und eine ausgefahrene Ziehstellung bringbar ist.

Es gibt tragbare Gepäcktaschen und Koffer, die zum bequemen Tragen von Hand geformt und aufgebaut sind, beispielsweise um sie bequem in ein Flugzeug tragen zu können. Es gibt auch solche Handgepäcktaschen, die ein oder mehrere Räder aufweisen, auf denen die Gepäcktasche entlang einer Unterlage, beispielsweise dem Fußboden, geschoben oder gezogen werden kann. Derartige Koffer oder Gepäcktaschen sind üblicherweise mit einem Riemen oder einem Handgriff ausgestattet, mit dessen Hilfe sie von dem Benutzer gezogen oder geschoben werden können. Diese Gepäcktaschen sind besonders beliebt bei Flugreisenden, die vorzugsweise einen Teil, wenn nicht ihr sämtliches Gepäck mit der Hand transportieren, und die häufig in ein anderes Flugzeug umsteigen müssen, wozu sie von Gate zu Gate und in einigen Fällen auch von Terminal zur Terminal gehen und dabei ihr Handgepäck mitnehmen müssen. Das Ziehen oder Schieben eines oder mehrerer Gepäckstücke bedeutet also für solche Reisende eine beträchtliche Erleichterung.

Die US-A-2 925 283 offenbart ein früh entwickeltes, mit Rädern ausgestattetes Gepäckstück mit ausfahrbarem Handgriff. Diese Druckschrift offenbart einen Gepäckkoffer mit konventionellem, kastenähnlichem Aufbau, der ein Paar Innenträger an seinem einen Ende in der Nähe der aneinander entgegengesetzten Ecken besitzt. Diese internen Träger sind ausgerichtet mit Öffnungen, welche teilweise von gleitenden, U-förmigen Platten verschlossen sind. Die internen Träger tragen jeweils bewegbar federbelastete Zapfen, die ihrerseits an den unteren Enden jeweils ein U-förmiges steigbügelähnliches Teil lagern, welches drehbar ein Rad lagert. Die Räder können im Inneren der Tasche untergebracht werden, so daß sie in einer verstauten Lage aufgenommen sind, indem die Platten über die Öffnungen gleiten. Die Räder lassen sich auch außerhalb der Tasche anordnen, indem die Zapfen in den Trägern ausgefahren werden, bevor sie in dieser Stellung dadurch verriegelt werden, daß die U-förmigen Platten über die Öffnungen oberhalb der Rad-Lagerbügel verschoben werden. Im ausgefahrenen Zustand dienen die Räder dazu, die Gepäcktasche wie einen Handwagen zu rollen. Am entgegengesetzten Ende der Tasche erscheint ein ausfahrbarer, U-förmiger rohrartiger Handgriff, der verschieblich in einem Paar voneinander beabstandeter Hülsen aufgenommen ist, die an entgegengesetzten Seiten der Tasche angebracht sind. Dieser Handgriff läßt sich bewegen zwischen einer Position, in der er praktisch mit dem Rest der Tasche fluchtet, und einer ausgefahrenen Position, die zum Ziehen oder Schieben der Gepäcktasche auf den ausgefahrenen Rädern dient. Offenbar sind keine Maßnahmen getroffen, um den ausfahrbaren Handgriff in einer seiner Stellungen zu verriegeln.

Die US-A-40 87 102 offenbart einen jüngeren Versuch, eine mit Rädern bestückte Gepäcktasche zu schaffen. Die in dieser Druckschrift offenbare Tasche enthält

anscheinend ein Paar von einander beabstandeter Räder an einem Ende der Tasche, die schwenkbar sind zwischen einer zurückgezogenen Position im Inneren des Taschen- oder Kofferbörpers, und einer ausgefahrenen Position, in der die Tasche gekippt werden kann, damit sie auf den Rädern abrollt. Dieser Koffer enthält außerdem einen ausfahrbaren, U-förmigen Handgriff, der bewegbar ist zwischen einer eingefahrenen Position im Inneren des Umrisses des Koffers, und einer ausgefahrenen Stellung, um den Koffer auf seinen Rädern zu ziehen oder zu schieben. Dieser Handgriff ist mit einem Jochteil verbunden, welches einander entgegengesetzte Gabelenden aufweist. In jedem der Gabelenden des Jochteils ist eines von einem Paar schraubenförmiger und drehbarer Gleitspurteile aufgenommen. Diese Gleitspurteile werden zu einer Drehung über einen Winkel von etwa 90° durch das Ausfahren des Handgriffs veranlaßt. Die Gleitspurteile sind antriebsmäßig mit den Rädern gekoppelt, damit diese Räder entsprechend auf ein Ausfahren des Handgriffs in ihre ausgefahrene Stellung gelangen. Wird der Handgriff in die verstauta Lage zurückgestellt, werden auch die Räder gleichzeitig damit zurückgezogen. Dieser Koffer ist mit einem Paar federbelasteter Verriegelungsteile ausgestattet, so daß der Handgriff nicht unbeabsichtigt zurückgestellt wird, wenn beispielsweise der Handgriff dazu benutzt wird, den Koffer auf seinen Rädern zu schieben.

Allerdings ist bei dem mit Rädern bestückten Koffer des Typs nach der US' 102 der Mechanismus für Handgriff und Räder kompliziert, teuer in der Fertigung und schwierig zu warten. Der Mechanismus zum Zurückziehen von Handgriff und Rädern kann verklemmen, wenn beispielsweise Schmutz und Teilchen in ihn hineingelangen, denen der Koffer mit Sicherheit ausgesetzt wird. Außerdem muß das Paar federbelasteter Verriegelungen gelöst werden, damit der Handgriff teleskopartig in den Koffer oder die Tasche eingefahren werden kann. Folglich muß der Fahrgast beide Hände einsetzen, um den federbelasteten Verriegelungsmechanismus des Handgriffs zu lösen, so daß der Fahrgast keine Hand mehr frei hat, um den Handgriff und die Räder einzufahren. Wünschenswert ist ein Handmechanismus, dessen Betätigung nur den Einsatz einer einzigen Hand erfordert.

Ein weiterer konventioneller Gepäckkoffer mit Rädern und einem ausfahrbaren Handgriff ist aus der US-A-4 261 447 bekannt. Dieser Gepäckkoffer enthält einen etwa üblich ausgebildeten Handkoffer, der an einem Rohrrahmen befestigt ist. Der Rohrrahmen enthält einen U-förmigen Handgriff, der in Bezug auf den Rahmen und den Handkoffer dadurch ausgefahren oder zurückgezogen werden kann, daß zunächst ein Paar Gleitstücke mit Gewindezapfen entfernt und dann der Handgriff von Hand in die gewünschte Position bewegt wird, bevor die Gleitstücke erneut in ihre Position eingeschraubt werden. Die Gewindezapfen der Gleitstücke gelangen durch ausgewählte Öffnungen des Handgriffs, um diesen in einer ausgewählten Position zu halten. Durch den kombinierten Aufbau von Rahmen und Handkoffer gemäß der US' 447 kann die gesamte Anordnung ein beträchtliches Gewicht aufweisen. Außerdem muß der Reisende den Rahmen teilweise auseinandernehmen, wenn er die beiden Gleitstücke entfernt, was jedesmal dann geschehen muß, wenn die Lage des Handgriffs geändert werden soll. Dieses Auseinander- und Zusammenbauen des mit Rädern ausgestatteten Gepäckteils ist für den Reisenden sehr unangenehm und

führt zu losen Teilen (den Gleitstücken), die möglicherweise herunterfallen und während des gesamten Vorgangs verlorengehen.

Eine ähnliche Handkoffer-Karren-Anordnung ist aus der US-A-4 340 132 bekannt. Diese Handkoffer-Karren-Anordnung löst das Problem des Zusammenbaus und Auseinanderbaus des Gepäckkarrens gemäß der US' 447 dadurch, daß eine federbelastete Klinke vorgesehen ist, um den Handgriff in einer von mehreren auswählbaren Stellungen zu halten. Allerdings erscheint die Handkoffer-Handgriff-Anordnung nach der US' 132 mindestens ebenso schwer wie die Anordnung nach der US' 447.

Übliche Hartschalenkoffer, die Räder aufweisen und einen ausfahrbaren Handgriff zum Tragen sowie zum Schieben oder Ziehen des Koffers besitzen, sind bekannt aus den US-Patentschriften 4 792 025 und 5 116 289. Diese Koffer enthalten sämtlich eine starre, formhafte (oder harte) Außenhülle, an der Radträger und ein ausfahrbbarer Handgriff befestigt sind. Der Handgriff-Mechanismus nach der US' 025 enthält eine einzelne Feder und ein Verriegelungsteil, dessen Endabschnitte in Kerben des Handgriffs eingreifen, um diesen in einer gewählten Lage zu halten. Ein Steuerknopf kommt mit diesem Feder- und Riegelement in der Nähe von dessen Mitte in Eingriff, um das Riegelement derart durchzubiegen, daß seine Enden sich von den Schenkeln des Handgriffs lösen. Allerdings hat es den Anschein, daß sich das Feder- und das Verriegelungselement seitlich verschieben können, so daß, wenn der Steuerdruckknopf vom Reisenden niedergedrückt wird, lediglich das eine Ende des Feder- und Verriegelungselementes sich von dem Handgriff löst. Da der Handgriff nicht eingefahren werden kann, wenn ein Ende des Feder- und Verriegelungselementes noch einrastet, ist der Reisende gezwungen, durch Probieren schließlich das Verriegelungselement zu lösen. Wünschenswert ist ein gezielter und zuverlässiger wirkender Verriegelungsmechanismus.

Die US' 289 offenbart einen ähnlichen Hartschalenkoffer mit einem Verriegelungsmechanismus für den Handgriff des Koffers, wobei der Verriegelungsmechanismus federbelastete und einander entgegengesetzt wirkende Verriegelungsstangen aufweist. Ein äußeres Ende dieser Verriegelungsstangen kommt mit einem zugehörigen Führungslöch im Handgriff in Eingriff. Zwischen einander gegenüber liegenden Innenenden der Verriegelungsstangen ist eine einzelne Druckfeder aufgenommen, und jede Stange trägt ein Stiftelement, welches sich nach Außen erstreckt, damit die jeweilige Verriegelungsstange von Hand bewegt werden kann. Bei einem solchen Verriegelungsmechanismus muß der Benutzer des Koffers die beiden vorstehenden Stifte ergreifen und sie aufeinanderdrücken, um die dazwischen liegende Druckfeder zusammenzudrücken. Sollte der Benutzer die Stifte nicht in ihrer zentrierten Lage bezüglich des Koffers halten, kommt möglicherweise eine der Verriegelungsstangen nicht von dem zugehörigen Schenkel des Handgriffs los. Wiederum hat der Reisende bei diesem Koffer die Schwierigkeit, den Handgriff zu entriegeln, so daß der Handgriff in seine ausgewählte Lage bewegt werden kann. Wünschenswert wäre ein gezielter und zuverlässiger wirkender Verriegelungsmechanismus.

Weitere konventionelle Koffer mit Rädern und ausfahrbarem Handgriff sind aus der US-A-4 995 478 bekannt. Der Koffer nach dieser Druckschrift ist offensichtlich ohne Hartschale gefertigt, jedoch mit einem

inneren Teilrahmen, der eine äußere "Haut" aus Stoff trägt. Dieser Konstruktionstyp besitzt einen beträchtlichen Gewichtsvorteil, wobei er aber dennoch den in die Gepäcktasche eingepackten Gegenständen Schutz bietet. Die Gepäcktasche nach der US' 487 enthält außerdem einen ausfahrbaren, U-förmigen Handgriff, der in einem Paar rohrförmige Elemente aufgenommen ist, die von dem Teilrahmen der Tasche getragen werden. Die inneren Enden dieses U-förmigen Handgriffs enthalten versetzte Führungsabschnitte. In der Nähe der oberen Enden der rohrförmigen Elemente sorgt eine Büchse dafür, daß die Schenkel des Handgriffs relativ zu den rohrförmigen Elementen zentriert sind. Im Gegensatz dazu sorgen die versetzten Führungsabschnitte dafür, daß die unteren Enden des U-förmigen Handgriffs außerhalb bezüglich der rohrförmigen Elemente versetzt sind. Wenn folglich der Handgriff ausgefahren wird, verklemmen sich die versetzten Abschnitte durch Reibung in den rohrförmigen Elementen, um den Handgriff in einer einzigen ausgewählten Position zu halten. Der Handgriff läßt sich in keiner anderen Position halten. D.h.; der Handgriff kann nicht in einer teilweise ausgefahrenen Stellung gehalten werden, um den Koffer von Hand zu tragen. Außerdem kann der Handgriff nicht in seiner zurückgezogenen Stellung gehalten werden, damit er vor Beschädigungen sicher ist und nicht aus seiner Staulage vorsteht. Wünschenswert ist aber ein Handgriff, der sicher in einer Vielzahl von möglichen Stellungen eingestellt werden kann. Ferner hat der Handgriff-Mechanismus nach der US' 483 nicht den Anschein, daß er ein baulicher Teil des Teilrahmens des Koffers ist. Im Interesse sowohl geringen Gewichts als auch erhöhter Festigkeit des Teilrahmen-Typ-Koffers ist es wünschenswert, daß der Mechanismus für einen ausfahrbaren Handgriff einen baulichen Bestandteil auch des Teilrahmens des Koffers bildet.

Im Hinblick auf die Unzulänglichkeiten in dem oben beschriebenen Stand der Technik ist es Aufgabe der Erfindung, eine mit Rädern ausgestattete Gepäcktasche (Gepäckkoffer) mit einem ausfahrbaren Handgriff zu schaffen, der einen Verriegelungsmechanismus aufweist, der in seiner Wirkung gezielt und zuverlässig ist und mit nur einer Hand bedient werden kann.

Durch die vorliegende Erfindung soll außerdem ein mit Rädern versehener Gepäckkoffer geschaffen werden, der einen ausfahrbaren Handgriff besitzt, der sich in einer von mehreren ausfahrbaren Positionen festhalten läßt.

Durch die Erfindung wird auch eine mit Rädern versehene Gepäcktasche (dieser Begriff wird hier auch praktisch gleichbedeutend mit Gepäckkoffer verwendet) geschaffen, die einen ausfahrbaren Handgriff mit einem Verriegelungsmechanismus für den Handgriff aufweist, wobei der Aufbau von Handgriff und Verriegelungsteil beiträgt zur baulichen Festigkeit und Haltbarkeit der Tasche.

Durch die vorliegende Erfindung soll auch eine Gepäcktasche mit Rädern geschaffen werden, die vom Teilrahmen-Typ ist und keine starre oder harte Außenhülle besitzt, die die bauliche Basis für die Tasche bildet.

Hierzu schafft die vorliegende Erfindung einen mit einem oder mehreren Rädern ausgestatteten Gepäckkoffer mit den Merkmalen des Anspruchs 1.

Gemäß einem weiteren Aspekt schafft die Erfindung einen Reise-Gepäckkoffer mit den Merkmalen des Anspruchs 19.

Im folgenden werden Ausführungsbeispiele der Erfin-

dung anhand der Zeichnung näher beschrieben. Es zeigen:

Fig. 1 eine perspektivische Ansicht einer mit Rädern versehenen Gepäcktasche gemäß einer Ausführungsform der Erfindung;

Fig. 2 eine Draufsicht auf die Gepäcktasche nach Fig. 1;

Fig. 3 eine perspektivische Ansicht der mit Rädern versehenen Gepäcktasche gemäß einer Ausführungsform der Erfindung, wobei Bauteile der Tasche zum Zweck größerer Deutlichkeit fortgelassen oder weggebrochen sind;

Fig. 4 eine Teil-Perspektivansicht eines Teils der Gepäcktasche gemäß der Erfindung;

Fig. 5 eine Querschnittsansicht entlang der Linie 5-5 in Fig. 4 bei Betrachtung in Pfeilrichtung;

Fig. 6 eine Teil-Querschnittsansicht in der Ebene gemäß dem Pfeil 6-6 in Fig. 5; und

Fig. 7-13 Folgedarstellungen der Gepäcktasche und eines Anzugspackträgers gemeinsam, wobei nacheinander die Schritte beim Verfahren des Packens eines Anzugs in die Tasche mit Hilfe des Anzugspackträgers dargestellt sind.

Fig. 1 und 2 bieten gemeinsam Außenansichten eines mit Rädern ausgestatteten Reise-Gepäckkoffers 10. Er enthält einen eine Kammer bildenden oder hohlen prismatischen und etwa quaderförmigen Körper 12, dessen Außenwände 14 aus einem flexiblen Stoff oder Platten- oder Flachstückmaterial 16 gebildet sind. Gemäß Darstellung handelt es sich bei dem Material 10 um beispielsweise gewebten oder gestrickten Stoff. Allerdings können die Außenwände 14 auch aus einem flexiblen Platten- oder Flachstückmaterial gefertigt sein, beispielsweise aus (nicht gezeigter) dicker Kunststoffolie, entweder mit oder ohne Stoff-Verstärkungseinlage in dem Flachstückmaterial. Wie man sieht, besitzt die Tasche 10 einen äußeren Trage-Handgriff 18. Mit diesem Handgriff kann ein Benutzer die Tasche 10 wie einen üblichen Koffer tragen. Allerdings enthält die Tasche 10 außerdem einen ausfahrbaren Handgriff 20, der unten näher erläutert wird, und der in eine in Fig. 1 dargestellte Zugstellung ausfahrbar ist. Fig. 1 und 2 zeigen außerdem, daß die Tasche 10 ein Paar voneinander beabstandeter Räder 22 enthält, die in zugehörigen Ausnehmungen 24 an einander abgewandten Ecken des Körpers 12 aufgenommen sind. Die Räder 22 befinden sich an einem Ende des Körpers 12 gegenüber dem Handgriff 20 und stehen nur geringfügig unten über dieses Ende des Koffers vor, wie in Fig. 2 und auch in Fig. 5 zu sehen ist. Wenn also die Tasche 10 auf ihrer Unterseite steht, wie dies in Fig. 1 und 5 gezeigt ist, so kann sie mit Hilfe des Handgriffs 20 in Pfeilrichtung 26 gekippt werden, so daß die Tasche dann auf den Rädern 22 abgestützt ist und über eine Unterlage gezogen oder geschoben werden kann. Fig. 2 zeigt (ebenso wie die Fig. 4 und 6), daß der Handgriff 20 wahlweise eingefahren und selektiv in einer Tragstellung verriegelt werden kann. In dieser Lage kann der Handgriff 20 auch dazu benutzt werden, die Tasche 10 mit der Hand zu tragen. Fig. 2 zeigt ebenso wie Fig. 6 außerdem, daß der Handgriff 20 noch weiter eingefahren werden kann, um wahlweise in einer Stauposition verriegelt zu werden. In dieser Lage des Handgriffs 20 ist der Handgriff vollständig in einer Ausnehmung 28 aufgenommen und vor Beschädigungen bei der Handhabung der Tasche 10 geschützt. Auch in dieser Stauposition stellt der Handgriff 20 keinen Vorsprung gegenüber den äußeren Umrißlinien der Tasche dar.

Speziell aus Fig. 2 ist ersichtlich, daß die Tasche 10

mehrere sich vertikal erstreckende und gerippte Verschleißplatten 30 enthält, die sich an der Seite befinden, die beim Ziehen der Tasche vorne liegt. Diese Verschleißplatten 30 befinden sich in einer solchen Höhe oberhalb der Bodenfläche, auf der die Räder 22 ruhen, daß sie mit aufeinanderfolgenden Treppenstufen in Eingriff gelangen und auf diesen entlang gleiten, wenn die Tasche eine Treppe hochgezogen wird. In ähnlicher Weise gelangen Hindernisse wie Bordsteine der dergleichen mit den Verschleißplatten in Eingriff, so daß eine Beschädigung der Tasche 10 durch solche möglicherweise abschürfenden und gezackten Oberflächen vermieden wird. Unterhalb der Verschleißplatten 30 enthält die Tasche 10 eine Schutz- und Zierverkleidung 32, die sich zwischen den Rädern 22 erstreckt. Diese Verkleidung 32 bildet eine nach außen konvexe Gleitfläche 24, auf der die Tasche 10 über Hindernisse wie Treppenstufen und Bordsteine gleiten kann, die sich möglicherweise der Bewegung der Tasche 10 entgegenstellen, wenn diese von dem Besitzer gezogen wird. Die Außenverkleidung 32 dient auch zur Verstärkung eines inneren Konstruktionselements der Tasche, welches die Räder 22 trägt, und sie verbessert damit die bauliche Beständigkeit und Festigkeit der Tasche 10, wie im folgenden noch ausgeführt werden wird. Oberhalb der Verschleißplatten 30 enthält die Tasche 10 eine oder mehrere Außentaschen 36. Die dargestellte Tasche 36 besitzt einen Reißverschluß 38, dessen Zugteil 40 in Fig. 2 zu sehen ist.

Auf der gegenüberliegenden Seite des Koffers 10 gemäß Fig. 1 besitzt der Koffer zwei zusätzliche Außentaschen 42 und 44. Die Außentasche 44 besitzt einen Reißverschluß 46 mit einem Zugteil 48. Die beiden Außentaschen 42 und 44 werden gebildet durch einen Klappenabschnitt 50 der Außenwand 14 der Gepäcktasche 10. Dieser Klappenabschnitt 50 besitzt einen Doppelreißverschluß 52, dessen doppelte Zugteile in Fig. 1 mit 54 bezeichnet sind. Wie zu sehen ist, liegen die Zugteile 54 zusammen, und die Klappe 50 wird von dem Reißverschluß 52 in einer geschlossenen Lage gehalten. Wenn die Zugteile 54 entlang dem Reißverschluß 52 in entgegengesetzte Richtungen voneinander getrennt werden, wie durch die Pfeile 56 in Fig. 1 angedeutet ist, löst sich die Klappe von der übrigen Außenwand 14 des Koffers 10 entlang dreier Seiten. Weil der Stoff 16, aus dem die Außenwände 14 (einschließlich des Klappenteils 50) gefertigt sind, flexibel ist, läßt sich der Klappenabschnitt aus der in Fig. 1 zu sehenden Lage öffnen, damit Zugriffsmöglichkeit zu dem inneren Hohlraum des Koffers 10 besteht.

In Fig. 3 ist der Innenrahmen 58 des Koffers 10 ohne die durch die Wände 14 definierte äußere "Haut" dargestellt. Wie man sieht, sind auf dem Innenrahmen 58 die Außenwände 14 aus flexilem Blattmaterial aufgezogen und gespannt. Es gibt nicht die übliche Hartschale aus formhaftigem Material bei dem Koffer 10 gemäß der bevorzugten Ausführungsform der Erfindung. Allerdings ist die Erfindung nicht auf Gepäckkoffer des Teil-Rahmentyps wie den Koffer 10 beschränkt, sondern kann tatsächlich auch Anwendung finden bei Gepäckkoffern, die eine Hartschalenkonstruktion besitzen. Aus Fig. 3 ist ersichtlich, daß der Koffer 10 den Rahmen 58 enthält, damit dieser eine Innenkammer oder einen Hohlraum 60 bildet. Die Kammer 60 wird definiert durch das Zusammenwirken einer oberen Spantanordnung 62 mit einer unteren Spantanordnung 64 sowie einem Paar seitlich beabstandeter Platten 66. Die Spantanordnungen 62 und 64 sowie die Seitenplatten 66 bil-

den gemeinsam eine Eintrittsöffnung 68 für die Kammer 60, außerdem eine weitere Öffnung 70. Die weitere Öffnung 70 befindet sich auf der Seite des Koffers 10, wo der Handgriff 20 angeordnet ist, und wird teilweise blockiert durch den Aufbau (der weiter unten erläutert wird), der zu diesem Handgriff gehört. Ein (in der Zeichnung nicht zu sehendes) Zierfach ist im Inneren der Kammer 60 über dem versperrenden Teil angeordnet und verschließt die Öffnung 70. Folglich hat der Benutzer des Koffers 10 Zugriff zu der Kammer 60, indem er den Reißverschluß 52 öffnet, die Klappe 50 zur Seite bewegt und Gegenstände durch die Öffnung 56 in die Kammer 60 hineinlegt und aus ihr entnimmt.

Außerdem ist aus Fig. 3 ersichtlich, daß die untere Spantanordnung 64 ein Formteil 72 enthält. Dieses Formteil 72 ist langgestreckt und erstreckt sich zwischen den Seitenplatten 66. Neben den Seitenplatten 66 definiert dieses Formteil 72 ein Paar bogenförmige Vorsprünge 74 (von denen in Fig. 3 nur einer zu sehen ist), um nach außen hin jeweils eine der Ausnehmungen 24 zu bilden. Es sei daran erinnert, daß die Ausnehmungen 24 die Räder 22 aufnehmen. Außerdem definiert dieses Formteil 72 mehrere abgewinkelte Ansätze 76, durch die hindurch Befestigungselemente 78 laufen. Diese Befestigungselemente 78 sind mit Gewindegriß in passenden (in den Figuren nicht sichtbaren) Verdickungen der Verkleidung 32 aufgenommen. Damit ist die Verkleidung 32 an dem Formteil 72 mit Hilfe der Befestigungselemente 78 festgelegt und trägt bei zur baulichen Festigkeit des Rahmens 58.

Vorne am Formteil 72, d. h. zu der Öffnung 68 hin gewandt, enthält der untere Spant 64 einen gestreckten Strangpreßabschnitt 80. Dieser Strangpreßabschnitt erstreckt sich von Seite zu Seite zwischen den Seitenplatten 66 und bildet einen sich in seitlicher Richtung erstreckenden Schlitz oder eine Ausnehmung 82 gemäß Fig. 5. In der Ausnehmung 82 ist eine nach vorne weisende Zunge 84 des Formteils 32 aufgenommen. Der Strangpreßabschnitt 80 ist an den Seitenplatten 66 über eine L-förmige Lasche 86 an jeder Seite befestigt. Diese Laschen 86 sind mit einem Schenkel an den Seitenplatten mit Hilfe von Befestigungselementen 88 festgelegt, die durch ausgerichtete (in der Fig. nicht gezeigte) Löcher in jeder der Seitenplatten 66 und den Laschen 86 laufen. Ein weiterer Schenkel jeder Lasche 86 ist verschieblich in einem länglichen Kanalabschnitt 90 aufgenommen, der durch den Strangpreßabschnitt 80 gebildet wird. In den Kanälen 90 des Strangpreßabschnitts 80 ist kein weiteres Befestigungselement für die Laschen 86 vorhanden, weil, wenn die Stoffhaut (d. h. die Wände 14 aus Stoffmaterial 16) auf den Rahmen 58 aufgezogen sind, die Laschen 86 sich nicht aus dem Strangpreßabschnitt 80 hinaus bewegen können und in den Kanälen 90 festgehalten werden.

Weiterhin ersieht man aus den Fig. 3 und 5, daß das Formteil 72 ein Paar voneinander beabstandeter, nach oben gerichteter Anformungen 92 aufweist. Diese Anformungen 92 definieren jeweils eine Buchse 94 in Form einer sich vertikal erstreckenden Bohrung, wenn der Koffer 10 so orientiert ist, wie es in den Zeichnungen dargestellt ist. An einer Unterseite des Strangpreßabschnitts 80 ist Paar Füße 96 (von diesen ist in Fig. 5 nur einer zu sehen) angebracht, um den Koffer 10 in einer vertikalen Lage abzustützen, wenn der Koffer auf einer Unterlage ruht, wie dies in Fig. 5 angedeutet ist.

Aus Fig. 3 und 5 ist ebenfalls ersichtlich, daß die obere Spantanordnung 62 eine weiteres Formteil 98 enthält. Dieses Formteil definiert zur Innenseite hin einen Vor-

sprung 100, damit zur Außenseite hin eine Ausnehmung 28 gebildet wird. Es sei daran erinnert, daß der Handgriff 20 in dieser Ausnehmung 28 aufgenommen wird, wenn der Handgriff 20 in seine Stauposition gebracht ist. Von diesem Vorsprung nach unten wegstehend bildet das Formteil 94 ein Paar nach unten gerichteter Stutzen 102 in Ausrichtung mit den Ansätzen 76 des Formteils 72. Die Stutzen 102 definieren in ähnlicher Weise ein Paar Buchsen 102 jeweils in Form einer ringförmigen Ausnehmung, wie am besten aus Fig. 6 ersichtlich ist, die mit den Buchsen 94 des Teils 72 fließen.

Wie außerdem in Fig. 6 zu sehen ist, bildet im Inneren jeder Buchse 104 das Formteil 98 einen von einem Paar nach unten abstehender rohrförmiger Stutzen 106. Diese Stutzen 106 dienen als Führungsbuchsen für den Handgriff 20, wie weiter unten noch erläutert wird. In den Buchsen 94 und 104 und sich zwischen den Formteilen 72 und 98 erstreckend befindet sich ein Paar seitlich beabstandeter und zueinander im wesentlichen paralleler rohrförmiger Elemente 108. Diese rohrförmigen Elemente 108 sitzen satt in den Buchsen 94 und 104 und auf den Stutzen 106, so daß sie unter Zusammenwirkung mit den Seitenplatten 66 die obere und die untere Spantanordnung 62 und 64 baulich miteinander verbinden. Die sich ergebende Konstruktion ist in Verbindung mit den flexiblen Wänden 14 ausreichend stark, um die in den Koffer 10 gepackten Teile zu schützen, und sie liefert auch das gewünschte Maß an Flexibilität und Nachgiebigkeit für den Koffer 10. Dieser starke und dennoch flexible Aufbau des Koffers 10 kann besser den Belastungen einer Reise standhalten und diese überleben, als es bei einem Hartschalenkoffer der Fall ist, der bei einem harten Schlag möglicherweise bricht. Der Koffer 10 absorbiert elastisch einen harten Schlag oder andere von außen aufgebrachte Kräfte, die möglicherweise einen konventionellen Hartschalenkoffer zerstören würden.

Betrachtet man die Fig. 3–6, so sieht man außerdem, daß das Formteil 98 außerdem mehrere nach unten gerichtete Verdickungen 110 aufweist, die von zugehörigen Befestigungselementen 112 durchsetzt sind, um eine außen angebrachte Zier- und Schutzverkleidung 114 an der Ausnehmung 28 zu befestigen. Ein genaues Studium der Zeichnung, insbesondere der Fig. 4, ergibt, daß die Verkleidung 114 tatsächlich die Ausnehmung 28 bildet, in der der Handgriff 20 in dessen Stauposition aufgenommen wird. Allerdings wird die Verkleidung 114 ihrerseits in einer entsprechenden (in der Zeichnung nicht dargestellten) Ausnehmung aufgenommen, die durch das Formteil 98 gebildet wird. Ferner definiert das Formteil 98 einen nach unten abstehenden flansch- oder plattenähnlichen Abschnitt 116, dessen Zweck und Funktion weiter unten noch beschrieben werden. Betrachtet man die Fig. 3 und 5, so ist zu sehen, daß die obere Spantanordnung 62 ein langgestrecktes Strangpreßteil 80' aufweist, das an den Seitenplatten 66 mit L-förmigen Laschen 86' und Befestigungselementen 88' befestigt ist, wobei ein Schenkel der Laschen 86' in einem Kanalabschnitt 90' des Strangpreßteils 80' aufgenommen ist. Tatsächlich sind diese Merkmale der oberen Spantanordnung 62 die gleichen wie die entsprechend numerierten Merkmale der unteren Spantanordnung 64, wobei entsprechende Bauteile mit entsprechenden Bezugssymbolen versehen sind.

Betrachtet man nunmehr die Fig. 4 und 5, so sieht man, daß der Handgriff 20 von einem länglichen Rohrteil 118 getragen wird. Dieses Rohrteil 118 hat die Form eines U (genau gesagt, in den Figuren handelt es sich um

ein umgekehrtes U), so daß es ein Paar sich nach unten erstreckender voneinander beabstandeter Schenkel 120 besitzt. Die Schenkel 120 sind ausgerichtet mit und verschieblich aufgenommen in den rohrförmigen Buchsen-Stutzen 106 des oberen Formteils 98, in denen sie frei gleiten können. Die Schenkel 120 sind außerdem aufgenommen in den rohrförmigen Teilen 108, die sich zwischen dem oberen und dem unteren Spant 62 und 64 erstrecken. An ihren unteren Enden im Inneren der rohrförmigen Elemente 108 tragen die Schenkel 120 jeweils einen zugehörigen Gleitkragen 120, der eng in den rohrförmigen Elementen 108 sitzt, um die unteren Enden der Schenkel 120 des Elements 118 zu führen. Fig. 5 zeigt, daß die rohrförmigen Elemente 108 eine Längs-kerbe 124 bilden, die sich von einem oberen Ende dieser rohrförmigen Teile aus bis zu einer Höhe nach unten erstrecken, die niedriger liegt als die unteren Enden der rohrförmigen Buchsenstutzen 106.

Folglich arbeiten die rohrförmigen Elemente 108 jeweils mit einem der Stutzen 106 zusammen, um eines von einem Paar sich in Längsrichtung erstreckender Fenster 126 zu bilden, durch die hindurch die Schenkel 120 des rohrförmigen Handgriffelements 108 für den Handgriff 20 zugänglich sind. Fig. 4 und 6 zeigen, daß der Flanschabschnitt 116 beweglich ein Paar sich in seitlicher Richtung erstreckender Verriegelungsstangen 128 trägt. Diese Verriegelungsstangen 128 sind beweglich aufgenommen in zugehörigen, sich in seitlicher Richtung erstreckenden geöffneten Anformungen 130 des Flanschabschnitts 116. Jede Verriegelungsstange 128 trägt einen zugehörigen, nach außen gerichteten Stift 132. Diese Stifte 132 werden in den zugehörigen abgewinkelten Steuerkurvenschlitten 134 einer beweglichen kreuzförmigen Steuerplatte 136 aufgenommen. Die kreuzförmige Steuerplatte 136 definiert ein Paar Führungsschlitz 138 und ist mit einem Paar Befestigungselementen 140 beweglich an dem Flanschabschnitt 116 angebracht. Ein unterer Schenkel 142 der Steuerplatte 136 ist abgestuft, um einen Federsitz 144 zu bilden. Dieser untere Schenkel 142 der kreuzförmigen Steuerplatte 136 ist verschieblich in einer mit einer Öffnung versehenen Anformung 146 aufgenommen, die durch den Flanschabschnitt 116 gebildet wird. Eine Schrauben-Druckfeder 148 erstreckt sich zwischen den Federsitz 144 und der Anformung 146, um die kreuzförmige Steuerplatte 136 elastisch nach oben vorzuspannen, wie dies in Fig. 4 und 6 dargestellt ist.

Ebenfalls aus Fig. 4 und 6 ersichtlich ist, daß ein oberer Schenkel 150 der kreuzförmigen Steuerplatte 136 sich nach oben erstreckt, um einen Druckknopf 152 zu tragen. Dieser Druckknopf 152 ist ausgerichtet mit Öffnungen 154 und 156 und erstreckt sich durch diese hindurch aus dem Koffer 10 nach außen, wobei die Öffnungen in dem oberen Formteil 94 und dem Verkleidungs teil 114 ausgebildet sind. Dieser Druckknopf erstreckt sich mittig bezüglich des Handgriffs 20 in die Ausnehmung 24. Ein Flanschabschnitt 158 des Druckknopfs 152 gelangt mit einer Innenfläche des Formteils 98 in Eingriff, um einen Anschlag für die kreuzförmige Steuerplatte 136 zu bilden. Dieser Anschlag definiert über die Wirkung der Stifte 132 in den Steuerschlitten 134 eine seitliche äußere Grenzposition für die jeweiligen äußeren Endabschnitte 160 der Verriegelungsstangen 128. Die Schenkel 120 des rohrförmigen Elements 118 sind jeweils an drei miteinander fluchtenden Stellen gekerbt, um die Endabschnitte 126 der Verriegelungsstangen 128 aufzunehmen. Die jeweils mit einer Kerbe versehenen Stellen der Schenkel 120 sind mit dem Bezugszeichen

162 versehen, und sie entsprechen der ausgefahrenen Zugposition, der Trageposition und der zurückgezogenen Stauposition des Handgriffs 20, wie oben erläutert wurde.

Bei der Benutzung des Koffers 10 kann der Benutzer den Koffer ziehen oder tragen, wozu er beispielsweise den Handgriff 20 benutzt. Wenn es die Umstände erfordern, kann der Handgriff 20 in eine andere von den drei auswählbaren Stellungen verschoben werden, und der Benutzer kann dabei den Handgriff 20 weiterhin halten und die Herrschaft über den Koffer 10 behalten, während er lediglich den Druckknopf 152 niederdrückt, damit das Teil 118 relativ zu dem Koffer 10 auffahren oder sich zurückziehen kann, so daß der Handgriff 20 in eine ausgewählte Lage von den verschiedenen möglichen Positionen gelangt.

Betrachtet man nun die Fig. 7 bis 13, so ist dort der mit Rädern ausgestattete Gepäckkoffer 10 so dargestellt, daß er auf seiner Vorderfläche liegt, wobei die Klappe 50 gelöst und geöffnet ist, um den inneren Hohlraum 60 des Koffers freizugeben. Fig. 7 zeigt einen doppelseitigen Anzugspackträger 164 für den Gebrauch in Verbindung mit dem Koffer 10. Der Träger 164 enthält einen allgemein rechteckigen Tafelabschnitt 166, der so bemessen ist, daß er in den Hohlraum 60 des Koffers 10 paßt und noch genügend Spielraum hat, um einen gefalteten Anzug aufzunehmen, wie im folgenden erläutert werden wird. Natürlich ist der Begriff "Tafelabschnitt" hier im übertragenen und geeigneten Sinn bezüglich des Trägers 164 zu verstehen, und der Begriff soll ein etwas starres und flaches Substratteil bezeichnen, auf dem sich ein Bekleidungsstück falten läßt. Während der Tafelabschnitt 166 aus dünnem Holz bestehen kann, wird ein dünner, flacher und leichtgewichtiger gewellter Kunststoff als Grundelement für den Abschnitt 166 bevorzugt. Jede Seite des Anzugspackträgers 164 ist mit geringen Ausnahmen gleich, wie im folgenden erläutert wird. Die einander entgegengesetzten Oberflächen des Tafelabschnitts 166 tragen einen dem Stoff zugewandten Belag, was durch einen Pfeil 168 angedeutet ist. An jeder Seite des Trägers 164 erstreckt sich ein Flügelement 170 eines Paares von Flügelementen in einander abgewandte Seitenrichtungen. Diese Flügelemente bestehen aus flexibler Maschenware mit einer Umsäumung sowie einem Besatz 173 eines Klettverschlußmaterials, so daß die Flügel einstellbar und fest miteinander verbunden werden können. Das Paar Flügelemente auf der Seite des Trägers 164, die der sichtbaren Seite in Fig. 2 abgewandt ist, ist in Fig. 9 dargestellt und mit dem Bezugszeichen 172 versehen.

In der Nähe des Randes des Tafelabschnitts 166 trägt der Träger 164 ein Paar beabstandeter Druckknöpfe 174. In Fig. 7 ist der Niet-Abschnitt dieser Druckknöpfe 174 zu sehen, der dazugehörige vordere Steckerteile der Druckknöpfe 174 befindet sich auf der entgegengesetzten Seite des Tafelabschnitts 166. Diese Steckerteile können gemäß Fig. 9 lösbar mit kurzen Laschen 176 eines Laschenpaars verbunden werden. Die Laschen 176 sind an dem Rahmen 58 des Koffers 10 direkt innerhalb des Hohlraums 40 befestigt, so daß der Tafelabschnitt 166 neben der Öffnung 68 aus dem Hohlraum 60 heraushängen kann. An der entgegengesetzten Seite des Koffers 10 ist ein übliches Ringteil 178 befestigt. Dieses Ringteil 178 ist an dem Rahmen 58 mit einem kurzen Riemen befestigt, aus dem auch die Laschen 176 gefertigt sind.

Fig. 8 zeigt den Anfangsschritt beim Einpacken eines auf einem üblichen Kleiderbügel 182 befindlichen An-

zugs 180 in den Koffer 10. Aus Fig. 8 ist ersichtlich, daß der Anzug 180 quer über den Tafelabschnitt 166 zwischen den Flügeln 170 gelegt wird, wobei der Bügel 182 mit dem Ring 178 verbunden wird. Da der Ring 178 im Inneren des Koffers 110 befestigt ist, während der Anzugträger auf der anderen Seite über die Laschen 176 festgelegt ist, welche aus dem Hohlraum 60 des Koffers heraushängen, wird der Anzug 180 letztlich in Abschnitte unterteilt, welche durch gestrichelte Linien 184 ange- 5 deutet sind, was eine Vorbereitung des Faltens des Anzugs um den Abschnitt 166 darstellt. Die gestrichelten Linien 184 sind voneinander um Entfernung beab- standet, die geringer sind als die Innenabmessung des Hohlraums 60 entsprechend der Länge der Laschen 176 und der Abmessung des Tafelabschnitts 166. Diese Ab- 10 messungen sind im Hinblick darauf gewählt, daß der Tafelabschnitt in den Hohlraum 60 paßt, während eine oder mehrere Dickenlagen des Anzugs 180 um die Ränder des Trägers 166 gelegt sind, wie aus der Zeichnung 15 ersichtlich ist. Fig. 8 zeigt, daß ein erster Abschnitt zwischen den Linien 184 sich von dem Ring 178 über den Aufnahmerraum 60 bis zu dem Tafelabschnitt 166 erstreckt. Ein zweiter Abschnitt für den Anzug 180 er- 20 streckt sich über den Tafelabschnitt 166 des Trägers 164, wobei dieser Träger in den Fig. 7 und 8 dargestellt ist, und dieser Abschnitt ist dort mit den einander überlap- 25 penden und aneinander befestigten Flügeln 170 festge- legt. Ein zusätzlicher Abschnitt des Anzugs erstreckt sich über den Tafelabschnitt 166 hinaus in Richtung des 30 Betrachters der Fig. 8.

Fig. 9 zeigt, daß der zusätzliche Abschnitt des Anzugs über den Tafelabschnitt 166 gefaltet wird, indem der Träger an den flexiblen Laschen 176 nach oben ge- 35 schwenkt wird, wie durch den Pfeil 186 angedeutet ist, um schließlich gemäß Fig. 10 in den Hohlraum 60 ge- schwenkt zu werden. Dieser zusätzliche Abschnitt des Anzugs 180 wird durch Überschlagen und Befestigen der Flügel 172 aneinander fixiert, wie aus Fig. 10 ersichtlich ist. Normalerweise faltet sich der Anzug 180 vollständig innerhalb der Außengrenzen des Tafelabschnitts 166. Für den Fall allerdings, daß der Anzug ein 40 Jacket mit einem derart langen Rückenteil aufweist, daß sich der Anzug nicht vollständig im Rahmen des Tafelteils 166 falten läßt, kann ein zusätzliches Stück der Länge zurückgefaltet werden, um dann unter den Flü- 45 geln 172 fixiert zu werden. Dieses zusätzliche Zurückfalten kann zum Beispiel dann notwendig sein, wenn der Benutzer des Koffers 10 lange Kleidung bevorzugt, be- 50 spielsweise einen Übermantel.

Fig. 11 zeigt, daß der Packträger 164 dann von seiner Verbindung mit dem Koffer 10 durch Lösen der Druckknöpfe 174 an den Laschen 177 befreit würde. Dieser Anzugspackträger 164 wird dann nach oben zusammen mit dem Anzug 180 angehoben (was in Fig. 11 durch den Pfeil 188 angedeutet ist), während eine geringe Spannung an dem oberen Teil des Anzugs beibehalten wird. Dann wird der Packträger 164 zusammen mit den unteren Abschnitten des Anzugs 180 (welche nun um den Tafelabschnitt 166 gefaltet sind) unter den oberen Abschnitt des Anzugs gefaltet. Dieses zusätzliche Falten der unteren Abschnitte des Anzugs unter den oberen Abschnitt ist in Fig. 12 durch den Pfeil 190 angedeutet.

Fig. 13 zeigt das Ergebnis des oben beschriebenen Zusammenfaltens des Anzugs 180 um den Tafelabschnitt 166 des Packträgers 164. Der obere Abschnitt des Anzugs liegt über dem unteren Abschnitt des Anzugs (s. Fig. 9 und 10). Dieser untere Abschnitt ist an dem Tafelabschnitt 166 mit Hilfe der Flügel 172 befe-

stigt (vgl. Fig. 10). Der Zwischen- oder Mittelabschnitt des Anzugs 180 (in Fig. 8 zu sehen) befindet sich an der, unteren Seite des Packträgers bei Betrachtung gemäß Fig. 13, und ist dort mit den Flügeln 170 befestigt. Wie 5 Fig. 13 zeigt, kann der Packträger 164 mit dem daran befindlichen Anzug 180 vollständig von dem Koffer 10 abgetrennt werden, um Zugangsmöglichkeit zum Innenraum des Hohlraums 60 zu erhalten. Dieses Ablösen erfolgt durch Lösen des üblichen Kleiderbügels von dem Ring 178. Alternativ kann der Packträger 164 mit dem Anzug 180 in den Hohlraum 60 gepackt werden, und es kann ein weiterer Packträger an den Laschen 176 ange- 10 bracht werden in Vorbereitung des Faltens eines weiteren Anzugs, der in den Koffer 10 eingepackt werden soll. Auf diese Weise läßt sich eine Anzahl von Anzügen in den Koffer 10 packen. Es hat sich gezeigt, daß ein erfindungsgemäß gepackter Anzug beim Transport weniger leicht verknittert als ein Anzug, der in einem üblichen Bekleidungssack verstaut ist.

#### Patentansprüche

1. Mit einem oder mehreren Rädern (22) ausgestat- 15 ter Gepäckkoffer, der sich von Hand tragen oder – alternativ – auf einer Unterlage, z. B. dem Fußboden, ziehen oder schieben läßt, umfassend:

- einen eine Kammer (60) bildenden Körper mit einer Öffnung (68) zur Aufnahme von Ge- 20 genständen, z. B. Kleidungsstücken, zwecks Verpackung und Transport;
- mindestens ein Stützrad (22), das an einem Ende des Gepäckkoffers angeordnet ist, damit dieser auf einer Unterlage rollen kann,
- einen Handgriff (20), der an einem entge- 25 gengesetzten Ende des Koffers (10) angeordnet ist und von einem ausfahrbaren Teil (118, 120) getragen wird, welches relativ zu dem Ge- 30 päckkoffer (10) bewegbar ist zwischen einer ersten Stellung, in der der Handgriff (20) von dem Koffer (10) durch das ausfahrbare Teil (118, 120) beabstandet ist, um den Koffer (10) über die Unterlage auf dem Rad abzurollen, und einer zweiten Stellung, in der Handgriff (20) dichter an dem Koffer (10) liegt, damit dieser von Hand getragen wird, oder damit der Handgriff verstaut ist;

wobei der Koffer (10) eine Verriegelungsstange (128) trägt, die mit dem ausfahrbaren Teil (118, 120) in Eingriff bringbar ist, um dessen Bewegung sowie die Bewegung des Handgriffs (20) zwischen der ersten und der zweiten Stellung zu verhindern, und eine von Hand betätigbare Verriegelungseinrich- 35 tung (136, 152) vorgesehen ist, um mit der Verriegelungsstange (128) in Eingriff zu treten und diese von dem ausfahrbaren Teil (118, 120) zu lösen, wobei die von Hand betätigbare Verriegelungseinrichtung (136, 152) einen von außen zugänglichen Abschnitt (152) für die Handbetätigung aufweist, um das Verriegeln oder Entriegeln der Verriegelungsstange von dem ausfahrbaren Teil (118, 120) vorzunehmen, die von Hand betätigbare Verriegelungseinrich- 40 tung (136, 152) einen Steuerplattenabschnitt (136) aufweist, der mit entweder der Verriegelungsstange (128) oder dem von außen zugänglichen Ab- 45 schnitt (152) bewegbar ist und einen abgewinkelten Steuerschlitz (132) bildet, und ein Steuerkurvenfol- geglied (132) aufweist, um das andere Teil von der Verriegelungsstange (128) und dem von außen zu-

gänglichen Abschnitt (152) mit der Verriegelungseinrichtung (136) zu verbinden.

2. Gepäckkoffer nach Anspruch 1, bei dem das ausfahrbare Teil (118) U-förmig ist und ein Paar Schenkel (120) bildet, die jeweils verschieblich in dem Gepäckkoffer (10) aufgenommen sind, der Gepäckkoffer (10) ein Paar der Verriegelungsstangen (128) trägt, die sich jeweils seitlich bewegen und die jeweils mit einem der paarweisen Schenkel (120) des ausfahrbaren Teils (118) in Eingriff treten, um eine Bewegung des Handgriffs (20) relativ zu dem Gepäckkoffer (10) zu unterbinden, und die Verriegelungseinrichtung (136, 152) gleichzeitig beide Verriegelungsstangen (128) mit dem ausfahrbaren Teil (118) ansprechend auf eine manuelle Betätigung des von außen zugänglichen Abschnitts (152) in Eingriff bringt oder davon löst.

3. Gepäckkoffer, nach Anspruch 2, bei dem die Verriegelungsstangen (128) des Paares von Verriegelungsstangen sich in entgegengesetzte Richtungen bewegen, um mit dem ausfahrbaren Teil (118) in Eingriff zu treten bzw. sich von diesem zu lösen, wobei die Verriegelungseinrichtung einen Steuerplattenabschnitt (136) mit einem Paar entgegengesetzt abgewinkelten Steuerschlüsse (124) aufweist, und jede der Verriegelungsstangen eine zugehörigen Steuerkurvenfolgestift (132) besitzt, der beweglich in einem zugehörigen Steuerschlitz des Paares von Steuerschlüßen aufgenommen ist.

4. Gepäckkoffer nach Anspruch 3, bei dem der von außen zugängliche Abschnitt (152) der manuell betätigbaren Verriegelungseinrichtung sich relativ zu dem Gepäckkoffer (10) in einer Richtung parallel zu dem Paar von Schenkel (120) des ausfahrbaren Teils (118) bewegt.

5. Gepäckkoffer nach Anspruch 3, bei dem der Gepäckkoffer einen Innenrahmen (58) mit einem Flanschabschnitt (116) aufweist, welcher das Paar von Verriegelungsstangen (128) beweglich trägt, wobei der Flanschabschnitt (116) außerdem den Steuerplattenabschnitt (136) der von Hand betätigbaren Einrichtung bewegbar trägt.

6. Gepäckkoffer nach Anspruch 5, bei dem der Flanschabschnitt (116) ein Paar ausgerichteter, mit Öffnungen versehener Anformungen aufweist, die jeweils eine zugehörige Verriegelungsstange des Paares von Verriegelungsstangen (128) aufnehmen.

7. Gepäckkoffer nach Anspruch 5, bei dem der Flanschabschnitt ein Paar Ansätze aufweist, auf denen die Steuerplatte (136) der von Hand betätigbaren Einrichtung beweglich aufgenommen ist.

8. Gepäckkoffer nach Anspruch 5, bei dem der Rahmen ein oberes Teil aufweist, welches den Flanschabschnitt (116) bildet, wobei das obere Teil außerdem ein Paar voneinander beabstandeter, nach unten gerichteter Anformungen auf entgegengesetzten Seiten des Flanschabschnitts und mit diesem verbunden, aufweist, wobei jede des Paares von Anformungen eine von einem Paar Bohrungen bildet, und ein Paar länglicher rohrförmige Elemente in dem Paar von Bohrungen aufgenommen ist, wobei das ausfahrbare Teil verschieblich an den jeweiligen Schenken in dem Paar von rohrförmigen Elementen aufgenommen wird.

9. Gepäckkoffer nach Anspruch 8, bei dem jede Anformung des Paares von Anformungen außerdem einen internen Buchsenabschnitt bildet, der eine Durchgangsbohrung besitzt, von denen jede ei-

nen Schenkel des Paares von Schenkeln des U-förmigen ausfahrbaren Teils (118) verschieblich aufnimmt.

10. Gepäckkoffer nach Anspruch 9, bei dem der Innenrahmen außerdem ein unteres Teil (72) mit einem Paar von nach oben gerichteten Anformungen aufweist, die jeweils eine von einem Paar nach oben gerichteter Bohrungen bilden, die ausgerichtet sind mit den Bohrungen der nach unten gerichteten Anformungen, und die jeweils eines aus dem Paar rohrförmige Elemente aufnehmen.

11. Gepäckkoffer nach Anspruch 10, bei dem das Paar von rohrförmigen Elementen dazu beiträgt, das obere Teil und das untere Teil (98, 72) baulich durch enge Kraftübertragungsverbindung jedes von dem Paar rohrförmige Elemente in der jeweils zugehörigen Bohrung der Anformungen zu vereinen.

12. Gepäckkoffer nach Anspruch 2, bei dem das ausfahrbare Teil (118) mehrere Ausnehmungen definiert, die über die Länge seiner Schenkel beabstandet sind, wobei die Ausnehmungen paarweise miteinander an dem Paar von Schenkeln ausgerichtet sind, um die zugehörigen Enden des Paares von Verriegelungsstangen (128) aufzunehmen.

13. Gepäckkoffer nach Anspruch 12, bei dem die mehreren Ausnehmungen, die paarweise entlang dem Paar von Schenkeln (120) des ausfahrbaren Teils (118) ausgerichtet sind, ein erstes Paar von Ausnehmungen umfassen, mit denen das Paar von Verriegelungsstangen in Eingriff tritt, um die erste Stellung des ausfahrbaren Teils (120) zu definieren, ein weiteres Paar von Ausnehmungen, mit denen das Paar von Verriegelungsstangen (128) in Eingriff tritt, eine zweite Stellung des Handgriffs (20) definiert, in der der Handgriff sich in der Nachbarschaft des Gepäckkoffers (10) befindet, von diesem jedoch ausreichend weit beabstandet ist, um ein Ergreifen des Handgriffs mit der Hand und ein Tragen des Gepäckkoffers (10) zu ermöglichen, und noch ein weiteres Paar miteinander ausgerichteter Ausnehmungen vorhanden ist, mit denen das Paar von Verriegelungsstangen (128) in Eingriff tritt, um eine dritte Stellung des Handgriffs (20) zu definieren, in welcher dieser geschützt unmittelbar benachbart zu dem Koffer (10) verstaut ist.

14. Gepäckkoffer nach Anspruch 13, bei dem der Gepäckkoffer (10) außerdem eine Ausnehmung (28) an dem entgegengesetzten Ende des Koffers (10) aufweist, in die der Handgriff (10) abgeschützt aufgenommen wird, wenn sich der Handgriff in der dritten Verstaustellung befindet.

15. Mit einer oder mehreren Rädern ausgestatteter Gepäckkoffer, der von Hand getragen werden kann, und der über eine Unterlage gezogen oder geschoben werden kann, umfassend:

einen länglichen, mit Kammer versehenen und grundsätzlich rechteckigen prismatischen Körper (12) mit einem unteren Ende, an dem der Gepäckkoffer auf die Unterlage gestellt werden kann, und einem entgegengesetzten, oberen Ende sowie eine Öffnung (68) zu Aufnahme von Gegenständen für deren Transport;

ein Paar voneinander beabstandeter Stützräder (22), die von dem Gepäckkoffer (10) benachbart zu den einander entgegengesetzten Ecken des unteren Endes getragen werden können, um den Koffer (10) entlang einer Unterlage zu rollen, wenn der Koffer

mit seinem unteren Ende schräg eingestellt ist; einen Handgriff (20), der sich an dem oberen Ende befindet und von einem U-förmigen ausfahrbaren Teil (118) getragen wird, welches ein Paar Schenkel (120) bildet, die jeweils verschieblich in dem Gepäckkoffer (10) aufgenommen sind, wobei das längliche ausfahrbare Teil (118) relativ zu dem Gepäckkoffer beweglich ist zwischen einer ersten Stellung, in der der Handgriff (20) von dem Koffer durch das ausfahrbare Teil beabstandet ist, um den Koffer in der Schräglage seines unteren Endes auf einem Paar Räder über eine Unterlage zu rollen, und einer zweiten Stellung, in der der Handgriff (20) dichter an dem Gehäuse angeordnet ist, damit der Koffer von Hand getragen werden kann;

wobei der Koffer eine federbelastete Verriegelungsstange (128) trägt, die mit dem ausfahrbaren Teil (118) in Eingriff bringbar ist, um dessen Bewegung sowie die des Handgriffs zwischen der ersten und der zweiten Stellung zu unterbinden, und ein von Hand betätigbarer Druckknopf (152) vorgesehen ist, um die Verriegelungsstange (128) von dem ausfahrbaren Teil zu lösen und eine Bewegung des Handgriffs von Hand zwischen der ersten und der zweiten Stellung zu ermöglichen, wobei eine Steuerkurvenplatte mit dem Druckknopf (152) bewegbar ist und einen abgewinkelten Steuerschlitz bildet, wobei ein Steuerkurvenfolgeglied in angetriebener Verbindung mit dem Verriegelungsstangen-element (128) steht.

16. Gepäckkoffer nach Anspruch 15, bei dem der Gepäckkoffer ein Paar Verriegelungsstangen (128) trägt, die jeweils seitlich bewegbar und treibend mit der Steuerplatte über ein jeweils zugehöriges Steuerkurvenfolgeglied in Eingriff treten, um gleichzeitig ansprechend auf ein Niederdrücken und ein Loslassen des Druckknopfs (152) sich in entgegengesetzter Richtungen zu bewegen und so gleichzeitig jeweils einen der Schenkel des Schenkelpaars des ausfahrbaren Teils (118) zu lösen oder in Eingriff zu bringen.

17. Gepäckkoffer nach Anspruch 15, bei dem der Gepäckkoffer einen relativ flexiblen Innenrahmen aufweist, der die Räder und das ausfahrbare Teil trägt, wobei eine Außenhaut aus flexiblem Stoff oder Blattmaterial den Innenrahmen umschließt und die Öffnung zu der Innenkammer des Gepäckkoffers bildet, wobei der Innenrahmen ein oberes Teil und ein unteres Teil (98, 72) aufweist, die über ein Paar langer Rohrelemente, die sich zwischen ihnen erstrecken, baulich und flexibel miteinander verbunden sind, und die Schenkel des U-förmigen ausfahrbaren Teils verschieblich in zugehörigen rohrförmigen Elementen des Paares von rohrförmigen Elementen aufgenommen sind.

18. Gepäckkoffer nach Anspruch 17, bei dem das obere Teil einen Flanschabschnitt (116) aufweist, welcher beweglich das Paar von Verriegelungsstangen (128) und den Druckknopf (152) trägt, um einen Eingriff und ein Lösen der Verriegelungsstangen in den bzw. von den Schenkeln des ausfahrbaren Teils (118) vorzunehmen.

19. Reisegepäckkoffer, umfassend:

einen länglichen, mit einer Kammer versehenen und etwa rechteckigen prismatischen Körper (12), der eine etwa rechteckige Öffnung (68) bildet, um Gegenstände für den Transport aufzunehmen, mit einer Einrichtung (50) zum Verschließen der Öff-

nung;

einen Bekleidungspackträger (164) mit einem im wesentlichen starren und formhaften, rechteckigen Tafelabschnitt (166), der so geformt ist, daß er in den rechteckigen Körper paßt und durch die Öffnung hindurchgelangen kann;

eine Einrichtung (174, 176) zum lösbar, scharnierähnlichen Befestigen des Tafelabschnitts (166) an dem Gepäckkoffer (10) in der Nachbarschaft eines Randes der Öffnung (78), wobei sowohl der Tafelabschnitt (166) aus dem Gepäckkoffer in der Nachbarschaft der Öffnung heraushängen kann als auch in die Öffnung hinein verschwenkt werden kann, und eine Einrichtung (178) in der Nachbarschaft eines gegenüberliegenden Randes der Öffnung, um einen Kleiderbügel lösbar an dem Gepäckkoffer (10) zu befestigen, wobei der Bekleidungspackträger (164) ein Paar einander entgegengesetzter Seiten aufweist sowie zwei Paare von flexiblen Flügelementen (170, 172), von denen jeweils ein Paar an einer der einander abgewandten Seiten des Tafelelements (166) angeordnet sind, die Paare von Flügelementen (170, 172) an dem Tafelement (166) entlang dessen einander gegenüberliegender Seitenränder festgemacht sind, die senkrecht zu dem Rand und dem gegenüberliegenden Rand der Öffnung verlaufen, wenn das Tafelement an dem Gepäckkoffer (10) befestigt ist, und individuelle Flügelemente (170, 172) jedes Paares der beiden Flügelemente Mittel (173) aufweisen, um einstellbar und lösbar aneinander befestigt zu werden und so ein Bekleidungsstück an dem Tafelement (166) zu halten.

20. Koffer nach Anspruch 19, bei dem die Flügelemente (170, 172) eine Tafel aus Maschenmaterial aufweisen.

21. Koffer nach Anspruch 19, bei dem die Einrichtung zum Befestigen der Flügelemente jedes Paares von Flügelementen aneinander darin besteht, daß die Flügelemente Beläge aus Teilen eines Klettverschlusses aufweisen, damit die Flügelemente (170, 172) lösbar und einstellbar dadurch aneinander festgelegt werden können, daß die Beläge miteinander in Eingriff gebracht und voneinander gelöst werden.

22. Koffer nach Anspruch 19, bei dem die ein Scharnier bildende Einrichtung dadurch gebildet wird, daß der Gepäckkoffer (10) ein Paar flexibler Laschen (176) trägt, die voneinander entlang der Kante der Öffnung beabstandet sind, und die flexiblen Laschen (176) jeweils ein Element einer Druckknopfverbindung (174) aufweisen, das Tafelement (166) an ausgerichteten Stellen das andere Element der Druckknopfverbindung trägt, damit das Tafelement lösbar an dem Gepäckkoffer (10) durch In-Eingriffbringen der Teile der Druckknopfverbindung befestigt werden kann, wobei die flexiblen Laschen (176) eine ausreichende Länge besitzen, damit das Tafelement aus der Öffnung heraushängen kann, während es noch mit dem Gepäckkoffer (10) verbunden ist.

23. Koffer nach Anspruch 19, bei dem die Einrichtung zum lösbar Halten eines Kleiderbügels an dem Gepäckkoffer (10) einen Ring (178) aufweist, der an dem Gepäckkoffer in der Nachbarschaft des gegenüberliegenden Randes der Öffnung befestigt ist, wobei der Kleiderbügel eine Einrichtung besitzt, die mit dem Ring in Eingriff tritt.

Hierzu 5 Seite(n) Zeichnungen

5

10

15

20

25

30

35

40

45

50

55

60

65

**- Leerseite -**

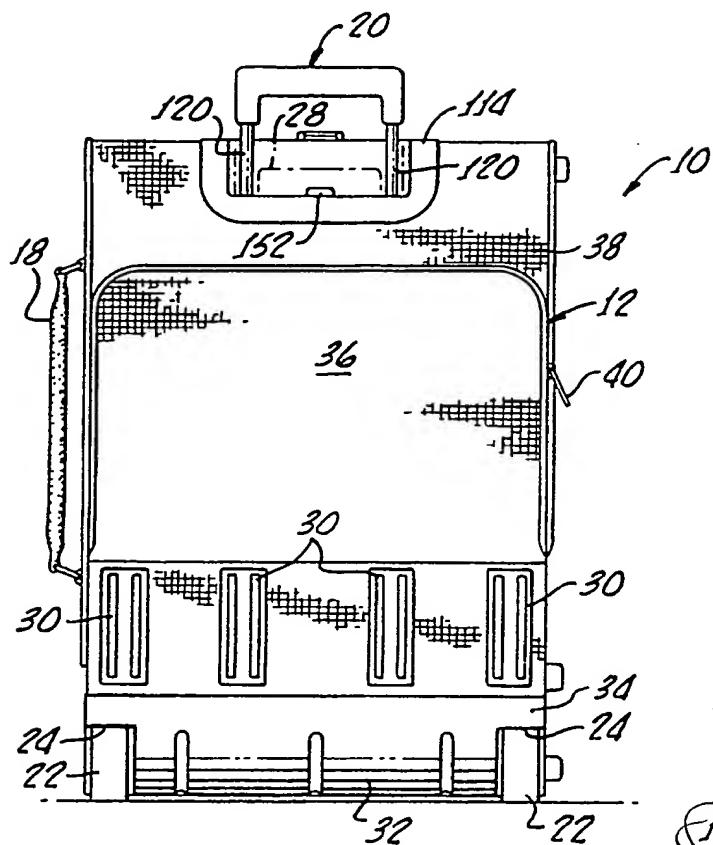


FIG. 1.

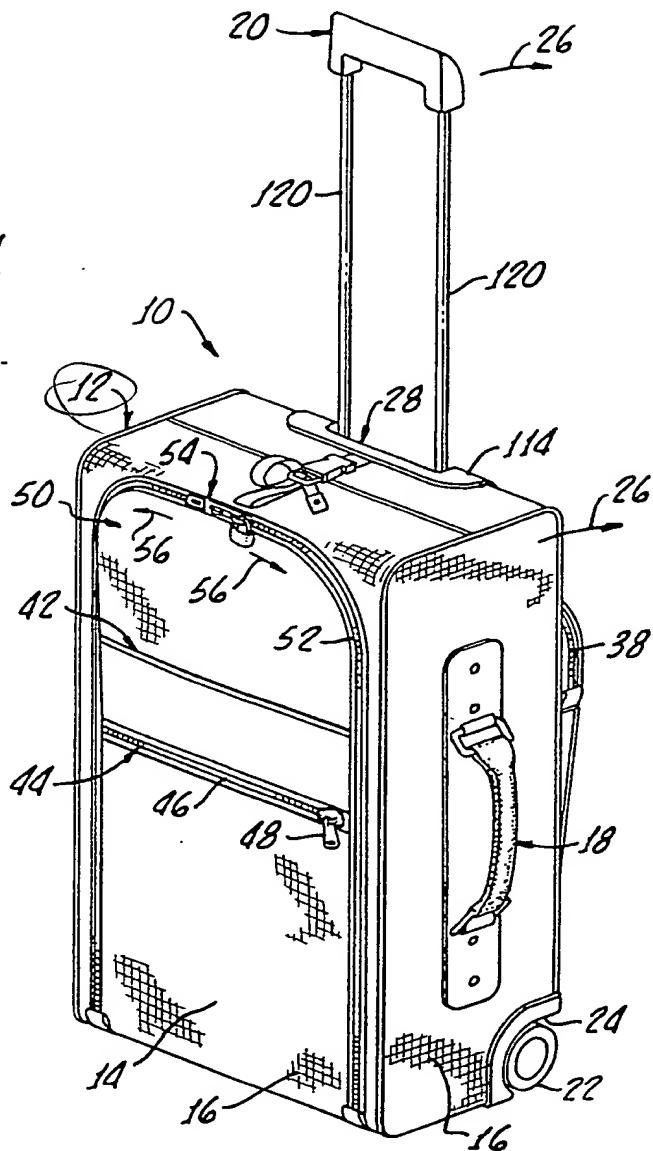
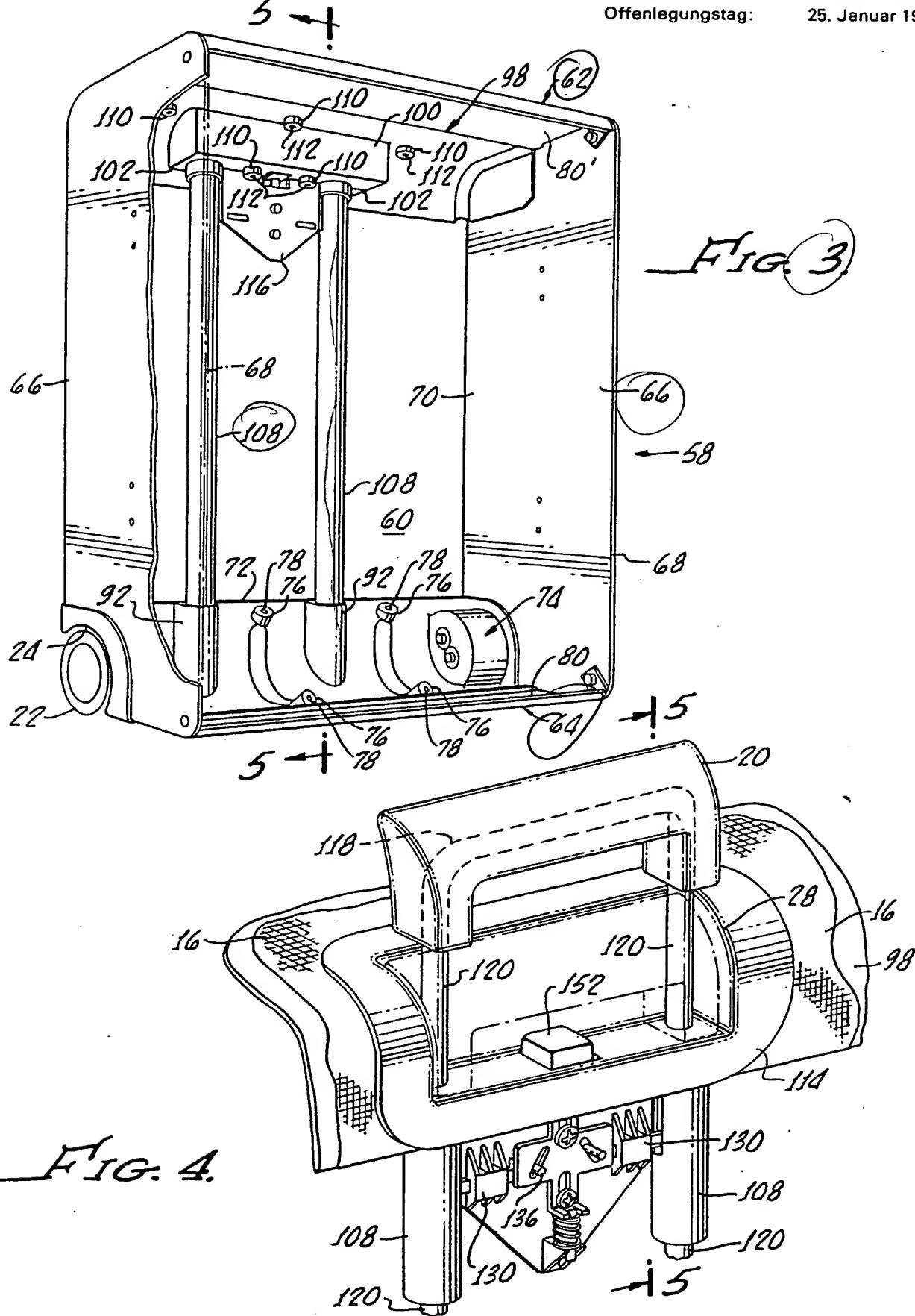


FIG. 2.



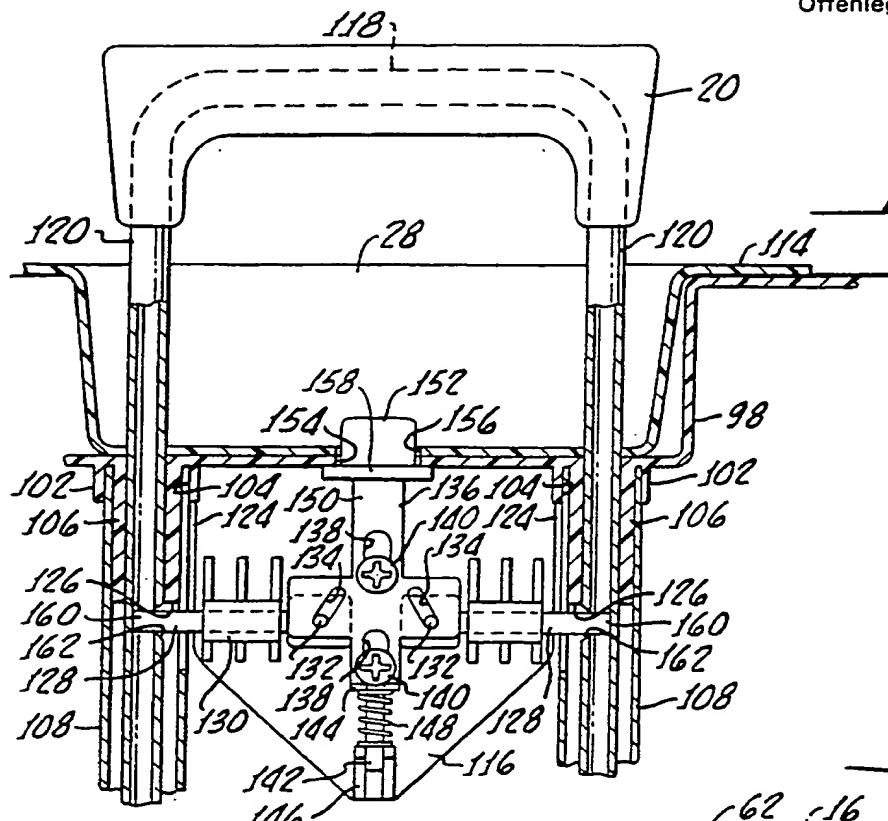


FIG. 6.

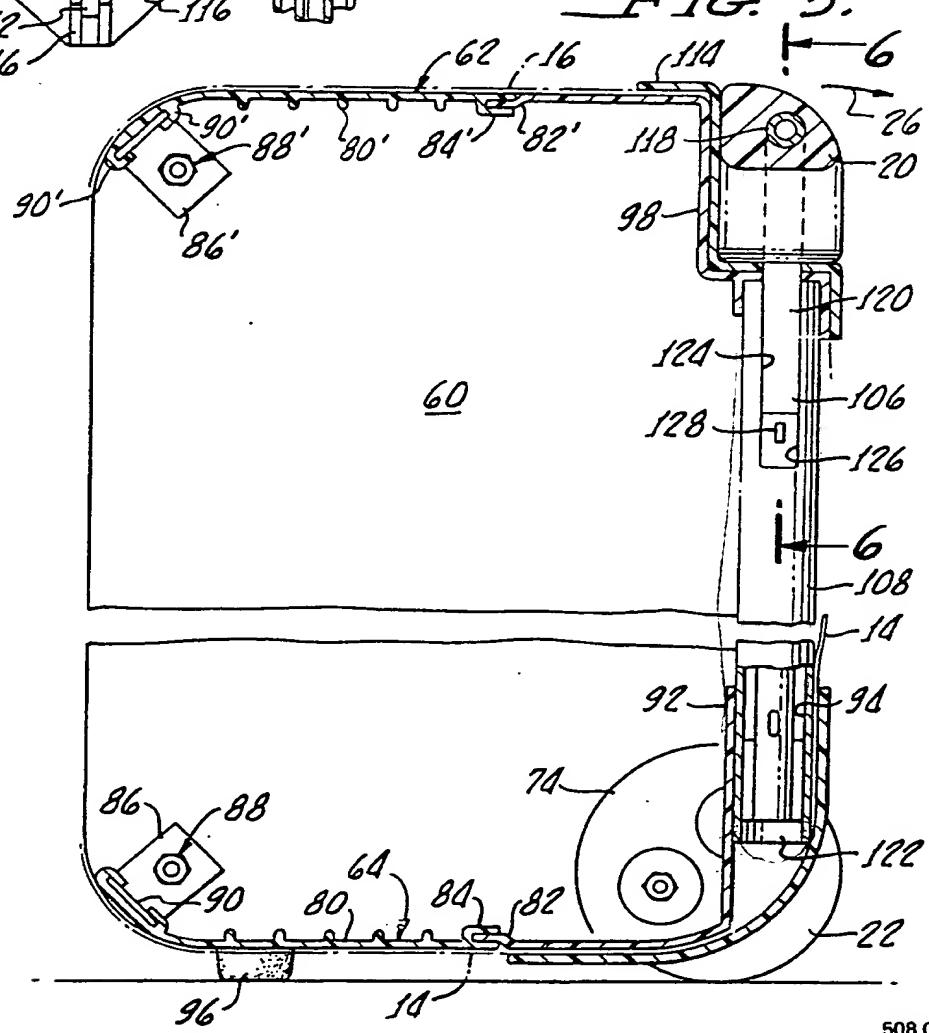


FIG. 5.

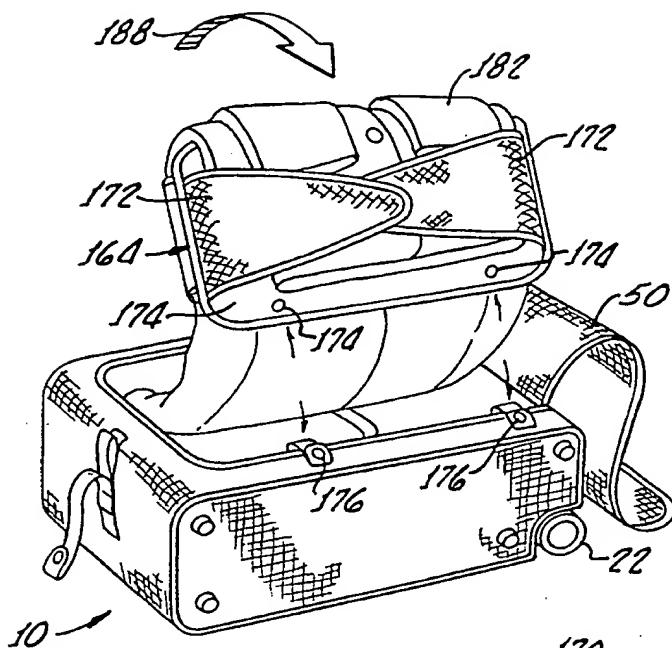


FIG. 11.

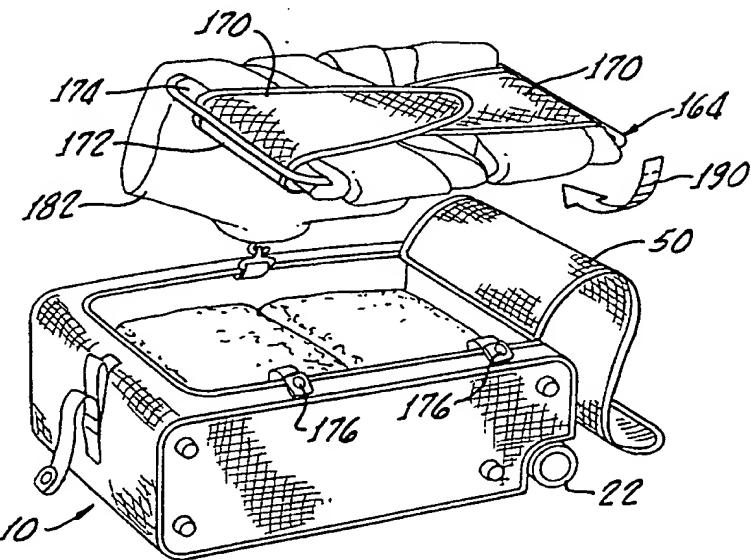


FIG. 12.

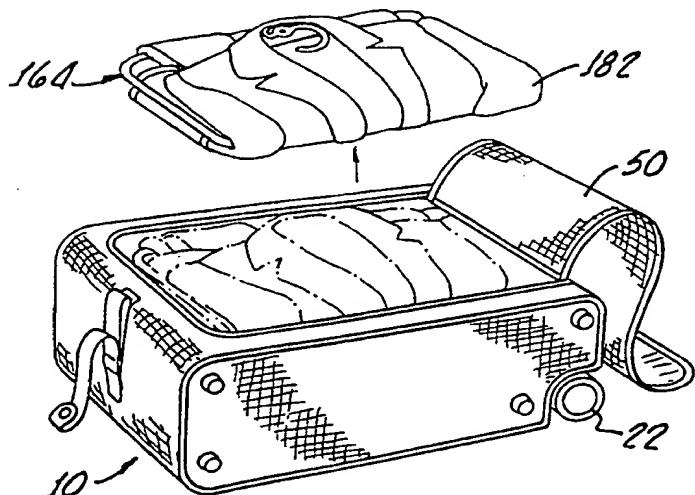


FIG. 13.

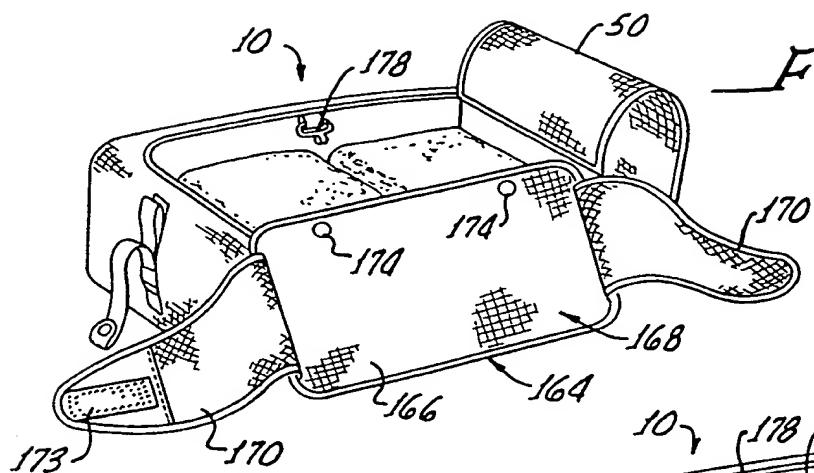


FIG. 7.

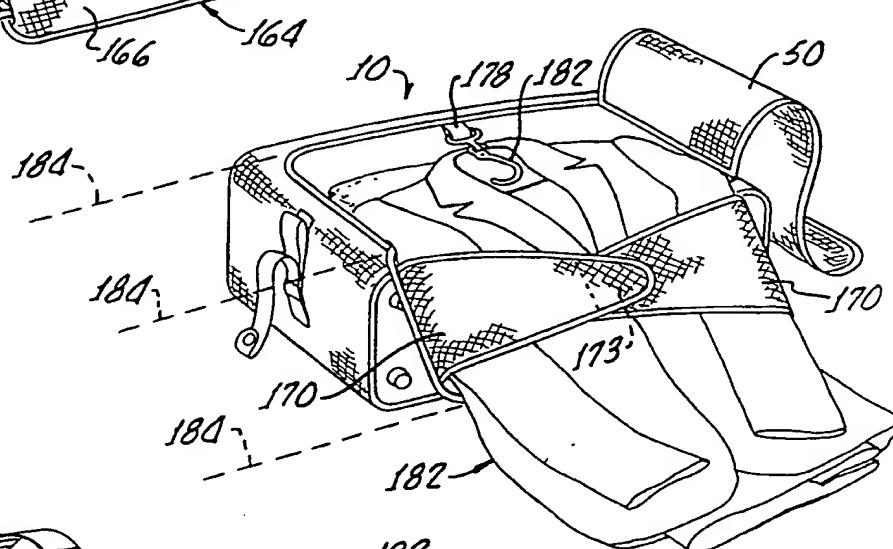


FIG. 8.

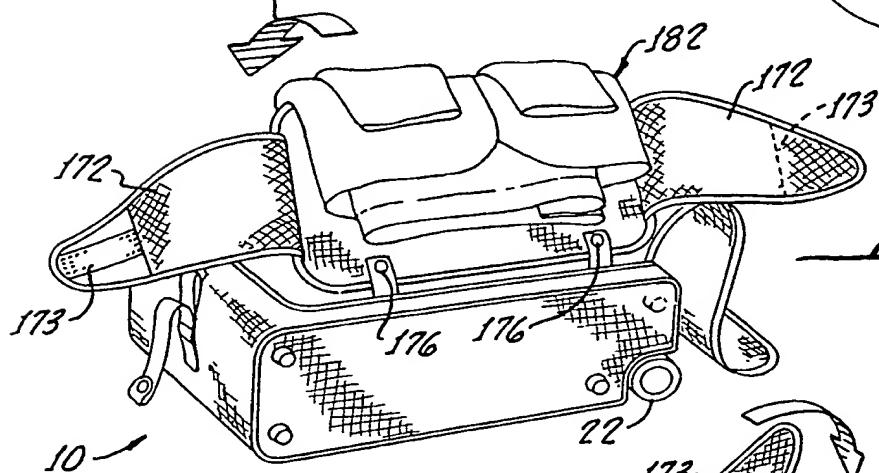


FIG. 9.

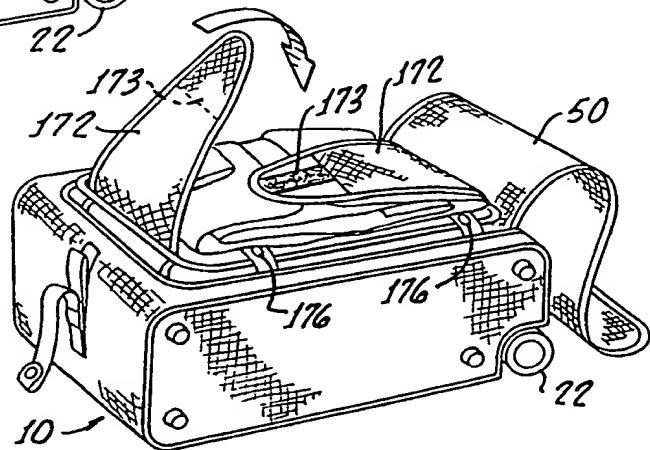


FIG. 10.

**This Page is Inserted by IFW Indexing and Scanning  
Operations and is not part of the Official Record**

**BEST AVAILABLE IMAGES**

Defective images within this document are accurate representations of the original documents submitted by the applicant.

Defects in the images include but are not limited to the items checked:

- BLACK BORDERS**
- IMAGE CUT OFF AT TOP, BOTTOM OR SIDES**
- FADED TEXT OR DRAWING**
- BLURRED OR ILLEGIBLE TEXT OR DRAWING**
- SKEWED/SLANTED IMAGES**
- COLOR OR BLACK AND WHITE PHOTOGRAPHS**
- GRAY SCALE DOCUMENTS**
- LINES OR MARKS ON ORIGINAL DOCUMENT**
- REFERENCE(S) OR EXHIBIT(S) SUBMITTED ARE POOR QUALITY**
- OTHER: \_\_\_\_\_**

**IMAGES ARE BEST AVAILABLE COPY.**

**As rescanning these documents will not correct the image problems checked, please do not report these problems to the IFW Image Problem Mailbox.**

**This Page Blank (uspto)**